

Stellungnahme	Datum: 08.10.2019	
Entscheidendes Gremium:	fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus bet. Senator/-in:	
Federführendes Amt: Amt für Verkehrsanlagen	bet. Senator/-in:	
Beteiligte Ämter: Mobilitätskoordinator		
Julia Kristin Pittasch (FDP)		
Verbesserung der Radinfrastruktur		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit

Sachverhalt:

Seit vielen Jahren ist die Verbesserung der Radinfrastruktur ein fester Bestandteil der Rostocker Planungskultur und der Haushaltsplanungen. So werden selbstverständlich bei jeder Infrastrukturplanung die Belange der Radfahrenden mit untersucht und es erfolgt unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen und der Regelwerke (Stand der Technik) die Abwägung, ob eine Radverkehrsanlage vorgesehen wird und in welcher Form diese umgesetzt wird (separater Radweg, gemeinsamer Geh- und Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder Fahrradstraße. Darüber hinaus gibt es zahlreiche Einzelvorhaben, die ausschließlich der Radverkehrsförderung dienen.

Im Folgenden wird nun nur auf einzelnen Fragen eingegangen:

1. Wie viele Kilometer neuer Radwege wurden in den vergangenen fünf Jahren pro Jahr geschaffen und wie viele Kilometer neuer Radwege sind derzeit in Planung/Umsetzung? Wie ist der jeweilige Planungsstand?

Die nachfolgenden Zahlen bilden die Erweiterung/Erneuerung des Radwegenetzes für die Jahre 2015 bis 2019 ab. In die Statistik sind Schutzstreifen, Radfahrstreifen, getrennte Radwege und gemeinsame Geh- und Radwege, aber keine Fahrradstraßen eingeflossen.

2015: 4,8 km
2016: 4,5 km
2017: 4,7 km
2018: 0,7 km
2019: 2,0 km

Die nachfolgenden Baumaßnahmen werden überwiegend in 2020 umgesetzt:

- Radweg Parkstraße Warnemünde ca. 1 km (2020)
- Radschnellweg Unicampus ca. 1 km (im Bau, Fertigstellung 2020)
- Fahrradstraße Dr.-Lorenz-Weg ca. 0,35 km (2021)
- Geh- und Radweg St.-Petersburger-Straße 2.BA ca. 0,75 km (2020)
- Gemeinsamer Geh- und Radweg Rövershäger Chaussee 0,54 km (2020)
- Gemeinsamer Geh- und Radweg Mecklenburger Allee ca. 1,3 km (Baustart 2021)
- Radfahrstreifen U.-v.-Hutten-Straße ca. 0,6 km (2020)
- Radfahrstreifen Nordexstraße ca. 0,3 km (Baustart 2020)

Weitere Radverkehrsplanungen im Teilhaushalt 66, die bereits bearbeitet oder kurzfristig begonnen werden, sind u.a.:

- Geh- und Radweg Carl-Hopp-Straße (Planungsbeginn Januar 2020)
- RSW Lichtenhagen-Warnemünde -Abschnitt 26 (Planungsbeginn Januar 2020).
- Geh- und Radweg GVZ Nienhagen (Stand: Entwurfs- und Genehmigungsplanung läuft)
- Radschnellweg (RSW) Abschnitt 1 bis 4, E.-Schlesinger-Straße bis Hauptbahnhof (Stand: Entwurfs- und Genehmigungsplanung läuft)
- RSW Abschnitt 8, Satower Straße (Stand: Vorplanung läuft im Zuge der Bearbeitung der Straßenbaumaßnahme Satower Straße)
- RSW Abschnitt 11 bis 12, Rennbahnallee bis Westfriedhof (Stand: Vorplanung läuft)
- RSW Abschnitt 30, teilweise im Zuge Wiro-Planungen Werftdreieck (Stand: Vorplanung läuft)

Wie diese Übersicht zeigt, wurden bereits zahlreiche größere Radprojekte angeschoben, die im Haushalt hinterlegt sind und in nicht unerheblichem Umfang personelle Ressourcen binden. Bis 2030 ist der Ausbau des Radschnellwegnetzes auf einer Gesamtlänge von ca. 22 km geplant. Der erste Kilometer dieser Gesamtmaßnahme befindet sich derzeit am Unicampus Südstadt im Bau. Die konkreten Jahreszahlen der Umsetzung sind nur sehr schwer zu benennen, da es sich um sehr komplexe Bauvorhaben handelt, welche häufig langwierigen Grunderwerb von Dritten und aufwändige, zeitintensive umweltfachliche und naturschutzrechtliche Gutachten/Fachplanungen (Artenschutzfachbeitrag, LBP etc.) erforderlich machen.

2. In welcher Breite wurden neu geschaffene Radwege angelegt und welche Breite ist für die in Planung/Umsetzung befindlichen jeweiligen Radwege vorgesehen?

Die Breiten der einzelnen Radverkehrseinrichtungen unterscheiden sich je nach Wahl der Führungsform. Das Regelmaß für einen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn beträgt z.B. 1,85 m. Grundsätzlich wird in der Hanse- und Universitätsstadt entsprechend der gültigen Gesetze und Regelwerke (RASt 06, ERA 2012, StVO, VwV StVO) geplant und somit der Stand der Technik umgesetzt. Die entsprechenden erforderlichen Breiten können in den jeweiligen Schriften nachgelesen werden. Die Radschnellwege sollen nach Möglichkeit als 4 m breite Zweirichtungsradwege ausgebildet werden, teilweise erfolgt aber nur ein Ausbau mit dem absoluten Mindestmaß von 3 m aufgrund schwieriger Randbedingungen oder Platzmangel.

3. Inwieweit sind die neu geschaffenen oder in Planung befindlichen Radwege als sicher einzuschätzen, d.h. welche baulichen/planerischen Maßnahmen wurden jeweils getroffen, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer (z.B. durch bauliche Trennung) zu gewährleisten?

Die Sicherheit neuer Radverkehrsanlagen ist gegeben, da entsprechend dem Stand der Technik geplant wird sowie eine umfangreiche fachliche Prüfung in allen Planungsphasen und Baufreigabe der Ausführungspläne durch das Amt für Verkehrsanlagen erfolgt. Geschützte Radwege (divided bikelanes) sind eine neue Entwicklung bei der Radverkehrsplanung, die bereits vereinzelt als Pilotprojekte in deutschen Großstädten zum Einsatz gekommen sind, aber noch nicht in deutsche Planungsrichtlinien oder die Straßenverkehrsordnung aufgenommen und wissenschaftlich von der Forschungsgesellschaft für Straßenbau und Verkehr (FGSV) untersucht wurden. Darüber hinaus benötigt diese Führungsform sehr viel mehr Platz im Straßenraum als die bisherigen Radverkehrseinrichtungen. Durch eine Vielzahl konkurrierender Nutzungsansprüche im Straßenraum und häufig nur sehr geringer Breiten im öffentlichen Raum werden geschützte Radwege auch zukünftig nur sehr schwer in Rostock umsetzbar sein, selbst wenn sie in die Planungsrichtlinien als Führungsform für den Radverkehr aufgenommen werden.

4. Inwiefern werden Entwicklungen wie die vermehrte Nutzung von Lastenrädern und Fahrradanhängern sowie das Aufkommen von E-Scootern auf Radwegen bei der Planung berücksichtigt? Sofern bisher unberücksichtigt, ist eine Berücksichtigung zukünftig angedacht?

Die vermehrte Nutzung von Lastenrädern und Fahrradanhängern sowie das Aufkommen von E-Scootern wird nicht gesondert bei der Planung berücksichtigt, da die Grundlage der Planungen die gültigen Richtlinien und Gesetze sind, welche die Regel- und Mindestbreiten für Radverkehrseinrichtungen vorgeben. Zukünftige Planungen werden sich immer an den neuesten Stand der Technik anpassen, der in Deutschland im Wesentlichen von der FGSV und von DIN-Normen definiert wird. Wird entschieden, dass zukünftig Radwege breiter werden sollen, um möglicherweise die Sicherheit zu erhöhen, wird sich auch die Hanse- und Universitätsstadt diesen Anforderungen stellen.

5. Wie viele Neu-/Umbauten von Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen erfolgten in den vergangenen fünf Jahren pro Jahr und wie viele Um-/Neubauten sind derzeit in Planung? Wie ist der jeweilige Planungsstand?

In den vergangenen 5 Jahren erfolgte eine Vielzahl an LSA-Ersatzneubauten inkl. Steuergeräte, die aufgrund des hohen Alters ersetzt werden mussten. Dabei wurde auch immer die Steuerung der Lichtsignalanlagen (LSA) optimiert. Teilweise wurden als Folge von Unfallhäufungen und durch die Festlegung von Sofortmaßnahmen aus der Unfallkommissionsarbeit der HRO Umprogrammierungen von Lichtsignalanlagen umgesetzt, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger und Radfahrer führten, z.B. LSA Holbeinplatz, LSA Nobelstraße, LSA E.-Schlesinger-Straße/Südring etc. Innerhalb der letzten 5 Jahre wurde ausschließlich die Steintorkreuzung grundhaft mit Veränderung der Knotengeometrie und neuer Lichtsignalanlage ausgebaut. Durch das

Land (Straßenbauamt) erfolgt derzeit der Umbau des plangleichen Knotenpunktes an der B 103 zur Anschlussstelle (Kreuzungsbauwerk Evershagen).

Weitere **grundhafte und vollständige Umbaumaßnahmen** von Kreuzungen und zugehöriger Lichtsignalanlagen sind im Doppelhaushalt 2020/21 nicht vorgesehen. Die Planungsleistungen für die teilweise Ergänzung des Knotenpunktes E.-Schlesinger-Straße/Südring (zusätzliche Abbiegespuren und zusätzliche Fußgänger- und Radfahrerfurt) soll noch in 2019 ausgeschrieben werden.

6. Kommen bei neu geschaffenen oder in Planung befindlichen Kreuzungen Konzepte wie „Protected Intersection“ zur Erhöhung der Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr zur Anwendung? Welche konkreten Maßnahmen wie Schutzinseln o.ä. werden beim Neu-/Umbau von Kreuzungen in der Hansestadt Rostock ergriffen?

„Protected Intersections“ sind aktuell nicht Bestandteil der deutschen Regelwerke und repräsentieren daher nicht den anerkannten Stand der Technik in Deutschland. Eine Umsetzung dieser Knotendesigns wird daher kurz- und mittelfristig nicht in der Hanse- und Universitätsstadt Umsetzung finden können. Darüber hinaus ist der Flächenverbrauch dieser Anlagen sehr groß. Die Umplanung von Radverkehrsanlagen erfolgt immer maßnahmebezogen unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten und Randbedingungen sowie der gültigen Regelwerke und der dort beschriebenen Planungsdetails/Regelösungen. Die Sicherheit von Verkehrsanlagen hat immer höchste Priorität.

7. Der MOPZ enthält konkrete Maßnahmen zur Netzentwicklung (Seite 33/Abb. S5) und zur Förderung des Radverkehrs (S. 59 f./Abb. M5). Hierzu bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

a. Welche dieser Maßnahmen sind bereits umgesetzt?

Eine B+R-Anlage in Hohe Düne wurde kürzlich realisiert. Der Radweg in der Nähe der Hinrichsdorfer Straße wurde bereits gebaut.

b. Welche der nicht umgesetzten Maßnahmen befinden sich bereits in Planung bzw. wurden begonnen? Auf welchem Planungs-/Umsetzungsstand befinden sich die jeweiligen Maßnahmen?

Die Realisierung der Radschnellwege hat bereits begonnen, einige Abschnitte werden derzeit geplant (siehe auch Punkt 1). Im Amt für Verkehrsanlagen wurden ein Plan der Prioritäten und ein Umsetzungskonzept für die Radschnellwege erstellt, welche in die zukünftige Haushaltsplanung einfließen werden. Die Projektskizze für die Radschnellwege für die Beantragung von Fördermitteln liegt bereits dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vor. Nach Bestätigung der Projektskizze können dann bald Förderanträge abschnittsbezogen beim Land eingereicht werden. Der Geh- und Radweg entlang der Verlängerung der Mecklenburger Allee ist in Arbeit (Stand: Ausführungsplanung), das Brückenbauwerk über die Warnow vom Stadthafen nach Gehlsdorf ist Bestandteil der BUGA-Planungen (Stand: Vorplanung). Der Geh- und Radweg GVZ ist ebenfalls in Bearbeitung (Stand: Entwurf- und Genehmigung). Die Planung zum Radweg Carl-Hopp-Straße wird kurzfristig begonnen. Die Wegweisung der beiden Fernradwege im Rostocker Stadtgebiet wird ab 2020 erneuert und ergänzt. Die Planung weiterer B+R-Anlagen/Radabstellanlagen ist bereits in Bearbeitung, kurzfristig kommen neue Anlagen hinzu.

c. Die Tabelle in Anlage 1 des MOPZ (S. 7/10) zeigt die Effizienz, die Kosten, den Umsetzungszeitraum sowie die Priorität von Einzelmaßnahmen im Bereich des Radverkehrs auf. Inwieweit orientieren sich die bereits realisierten und in Planung befindlichen Maßnahmen an den Maßgaben dieser Tabelle?

Die Planung von Radverkehrsanlagen in der Hanse- und Universitätsstadt und die Aufnahme von Einzelprojekten in den Haushaltsplan orientiert sich maßgeblich an den Prioritäten des MOPZ (siehe Anlage 1 MOPZ), wie in allen voranstehenden Ausführungen deutlich zu erkennen ist. D.h. dass insbesondere das Radschnellwegenetz sowie Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz Vorrang bei allen Maßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur genießen. Die Umsetzungszeiträume sind sehr stark abhängig von personellen Ressourcen und diversen Planungswiderständen.

8. Sofern nicht zuvor bereits dargestellt: Welche Maßnahmen zu nachfolgenden Themen sind bereits getroffen worden oder befinden sich derzeit in Planung/Umsetzung?

a. die systematische Errichtung von Abstellanlagen, insbesondere an aufkommensstarken Orten

Derzeit gibt es in Rostock ca. 3.800 öffentliche Fahrradabstellbügel (neben wahrscheinlich tausenden privaten). Im Rahmen von Straßen-, Platz- und Freiraumplanungen werden bedarfsweise auch immer Fahrradabstellanlagen realisiert (bspw. Ulmenstraße, Friedrichstraße), bedarfsweise auch größere Anlagen (bspw. Vorfläche Kröpeliner Tor). Soweit Bedarfswünsche direkt an die Verwaltung, über Ortsbeiräte oder das Klarschiff-Portal kommen, werden in der Regel zeitnah Fahrradbügel durch die Straßenmeisterei des Amtes für Verkehrsanlagen nachgerüstet.

Kampagne "100 Bügel für die KTV"

In der KTV nutzen der aktuellen Kommunalen Bürgerinnen- und Bürgerumfrage 2016 zufolge fast die Hälfte der Anwohnerinnen und Anwohner das Fahrrad für den täglichen Arbeitsweg. Um das Fahrradparken zu verbessern, wollte die Stadtverwaltung diese Entwicklung mit dem Einbau von 100 Fahrradbügeln in der KTV unterstützen. Im Herbst 2017 haben über 60 Bewohnerinnen und Bewohner ihre Vorschläge zum Aufstellen von Fahrradbügeln online unterbreitet. Die ersten Bügel wurden zum Start des Stadtradelns im Mai 2018 „Am Brink“ feierlich eingeweiht. Mit Stand Ende 2018 wurden über 50 Fahrradbügel in der KTV aufgestellt. Im Laufe des Jahres 2019 werden durch die Straßenmeisterei weitere ca. 75 Bügel eingebaut, so dass dann in der Summe 250 zusätzliche Fahrradabstellplätze in der KTV zur Verfügung stehen. Die Stadtverwaltung hat das Projekt erst einmal aus Kapazitätsgründen auf die KTV beschränkt – je nach den Erfahrungen wird das Projekt (gegebenenfalls modifiziert) erweitert. Dies ist schönes Projekt der Bürgerbeteiligung mit schnell sicht- und nutzbaren Ergebnissen.

"Mobile Fahrradbügel"

Angebot der Straßenmeisterei nach Anregung aus dem Rostocker Fahrradforum: Beim Amt für Verkehrsanlagen wurden [2019 20](#) mobile Einheiten a 3 Fahrradbügel beschafft, welche insgesamt Platz für 120 Fahrräder bieten. Die mobilen Bügel werden kostenfrei auf Anforderung von der Straßenmeisterei bei städtischen Veranstaltungen aufgestellt, z.B. bei der Hanse-Sail und dem Theatersommer der Halle 207. So wird ein Beitrag für einen nachhaltigen Veranstaltungsverkehr geleistet.

b. die Einbindung von Lagerungs- bzw. Abstellmöglichkeiten für neue Fortbewegungsmittel (z.B. E-Bikes, E-Scooter, Lastenräder).

Die Stadtverwaltung wird in 2020 3 Mobilpunkte in der KTV errichten, an welchen neben Carsharing auch öffentliche Leih-Lastenräder angeboten werden. Hier und an anderen Orten können zukünftig auch Abstellmöglichkeiten für Bike-Sharing, e-Scooter-Sharing u.a. Angebote geschaffen werden. Eine Ausweitung auf alle Stadtteile (beginnend mit der Innenstadt) ist geplant.

c. die Herstellung von Bike-and-Ride-Standorten oder anderen Möglichkeiten zum Wechsel von Verkehrsmitteln.

Die nächste Radabstellanlage wird am Neuen Friedhof entstehen und voraussichtlich im Frühjahr 2020 fertiggestellt. Die öffentliche Ausschreibung der Bauleistungen wird gerade angeschoben. Zur Umsetzung weiterer B+R-Anlagen finden regelmäßig Abstimmungen statt. Im Rahmen der B+R-Offensive der Deutschen Bahn AG sollen weitere Fahrradabstellanlagen an den Standorten HP Thierfelder Straße, Hbf. Süd, Hbf. Nord, S Lichtenhagen Westseite in 2020 geplant und nach Möglichkeit in 2021 umgesetzt werden.

Holger Matthäus